



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 149 ]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 8, 2001/ज्येष्ठ 18, 1923

No. 149 ]

NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 8, 2001/JYAISTHA 18, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 8 जून, 2001

सं. टीएएमपी/115/2000-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुम्बई पत्तन न्यास पर वसूल किए जा रहे बर्ध किराया प्रभारों के घटकों के बारे में मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप-इंटरमॉडल एजेंट्स संघ (एमएएनएसए) द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटारा करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण  
मामला सं. टीएएमपी/115/2000-एमबीपीटी

मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप-इंटरमॉडल एजेंट्स संघ (एमएएनएसए)

... आवेदक

बनाम

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

... गैर-आवेदक

आदेश

(मई, 2001 के 16वें दिन पारित किया गया)

यह मामला मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) पर वसूल किए जा रहे संयुक्त बर्ध किराया प्रभारों के घटकों के बारे में मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप-इंटरमॉडल एजेंट्स संघ (एमएएनएसए) द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन से संबंधित है।

2.1. एमएनएसए ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :

- (i) एमबीपीटी घाट पर जलयानों को खड़ा करने और दूरभाषों की आपूर्ति, कूड़ा-करकट को हटाने, जल आपूर्ति, कार्गो की लदाई/उतराई के लिए श्रमिकों को देय भत्ता, श्रमिकों के लिए रात्रि भत्ता, श्रमिकों के लिए रात्रि/अवकाश समयोपरि भत्ता, क्रेनों और विशेष उपस्करों, फॉयर-वॉच आदि के लिए संयुक्त बर्ध किराया वसूल करता है।
- (ii) नौवहन लाइने निम्नलिखित शर्तों पर ब्रेक बल्क कार्गो के वहन के करार का निष्पादन करती है :
  - (क) लाइनर शर्तें : जिसमें माल-भाड़ा प्रभारों के अंतर्गत समुद्र द्वारा परिवहन और जलयानों से घाट और घाट से जलयानों पर कार्गो की लदाई/उतराई की लागत (अर्थात् नौमरक-कार्गो प्रहस्तन प्रभार) शामिल हैं।
  - (ख) निःशुल्क प्रवेश/निःशुल्क प्रस्थान (एफआईओ) शर्तें - जिसमें माल-भाड़ा प्रभारों के अंतर्गत जब कार्गो की लदाई/उतराई की लागत (जिसमें नौमरक और शैडों से/तक परिवहन आदि शामिल हैं) कार्गो के हित में हो तो केवल समुद्र माल भाड़ा शामिल है।
- (iii) चूंकि, संयुक्त बर्ध किराया प्रभार में कार्गो प्रहस्तन उपस्कर से संबंधित प्रभार के घटक शामिल हैं, जैसा कि क्रेन, श्रमिक भत्ते और उपरिसमय तथा पत्तन द्वारा विशेष उपस्कर का प्रावधान के लिए एफआईओ शर्तों पर वहन के मामले में बर्ध किराये का हिस्सा 'कार्गो हित' में जमा/भारित किया जाता है।
- (iv) एमबीपीटी बर्ध किराये के घटकों को विभक्त कर रहा था जोकि क्रमशः लाइनों और कार्गो हित में प्रभार्य/आरोप्य है। यह 1992 में समाप्त कर दिया गया था।
- (v) 1997 में बर्ध किराया के संशोधन के पश्चात, एमबीपीटी ने जलयान संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों के बीच का अंतर देने से इंकार कर दिया है। यह नौवहन लाइनों और कार्गो हित के बीच विवाद का कारण है।
- (vi) एमबीपीटी ने 1998 में एक परिपत्र जारी कर कहा था कि संयुक्त बर्ध किराया प्रभार में कार्गो-संबद्ध प्रभार शामिल नहीं हैं और कुल प्रभार नौवहन लाइनों/एजेंटों/जलयान स्वामियों द्वारा देय है।

2.2. इस परिप्रेक्ष्य में, एमएनएसए ने अनुरोध किया है कि :-

- (i) एमबीपीटी संयुक्त बर्ध किराया में शामिल जलयान-संबद्ध और कार्गो-संबद्ध प्रभारों का ब्योरा दे सकता है और यह यथा प्रतिशतों के स्थान पर मात्रात्मक शर्तों में निर्धारित किए जाएंगे।
- (ii) पत्तन को इस तथ्य का संज्ञान अवश्य लेना चाहिए कि बर्ध में भिन्न-भिन्न सुविधाओं के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क हैं, जोकि इस समय सभी बर्धों पर एकसमान हैं।

3.1. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, एमएनएसए का अभ्यावेदन एमबीपीटी और बीसीएसए, आईएमसी, आईएनएसए, एससीआई, सीएसएलए, बीसीसीआई और डब्ल्यूआईएसए को भी उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है :-

#### मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

- (i) पत्तन प्रक्रियाओं के सफ़ाईकरण और युक्तिकरण के लिए गृह मंत्रालय (कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग) द्वारा (वर्ष 1984 में) गठित निदेशक ग्रुप ने सिफारिश की है कि सेवाओं के विशेष घटकों को प्रदान करने के लिए प्रभारों को उस मुख्य सेवा के साथ मिला दिया जाए और संयुक्त दर निर्धारित की जाए। उससे पूर्व पत्तन प्रत्येक प्रदान की गई सेवा के लिए पृथक-पृथक प्रभार वसूल कर रहे थे।
- (ii) संयुक्त बर्ध किराया प्रभार की गणना करने के लिए सेवाओं के निम्नलिखित घटकों की लागत पर विचार किया गया था :
  - (क) गोदियों पर बर्धिंग और मूरिंग करना : मूरिंग लांचों, घूमने वाले गेटों और पुलों, बोलचर्खी और जलमार्ग, गोदी और घाट की दीवारों का अनुरक्षण, समुद्रीय ढांचे आदि, गोदियों पर निकर्षण और प्रदूषण नियंत्रण, गोदी मास्टर की संस्थापना, अन्य घटकों जैसे - रात्रि खर्च, रविवार और उपरिसमय प्रभार, दूरभाषों की आपूर्ति के लिए प्रभार, कूड़ा-करकट हटाने के लिए प्रभार, श्रमिकों को देय डबल-हुक भत्ता, तहखाना बनाना, श्रमिक के लिए रात्रि प्रभार, मोरियों को ढकने के प्रभार, विशेष उपस्कर और फॉयर-वॉच के प्रभार।
  - (ख) इलेक्ट्रिक घाट क्रेन : इलेक्ट्रिक घाट क्रेनों का प्रचालन और अनुरक्षण।
  - (ग) नौवहन को जल आपूर्ति : जल आपूर्ति प्रतिस्थापनों का प्रचालन और अनुरक्षण।
- (iii) निम्नलिखित वसूलियों के स्थान पर 5 मई, 1988 से लागू करते हुए संयुक्त बर्ध किराया प्रभार निर्धारित किया गया था :-
  - (क) बर्ध किराया प्रभार

- (ख) घाट क्रेन प्रभार
  - (ग) रात्रि, रविवार और उपरिसमय प्रभार
  - (घ) स्थानीय दूरभाषों की आपूर्ति के लिए प्रभार
  - (ङ) कूड़ा-करकट हटाने के लिए प्रभार
  - (च) एकसमान बॉटम कार्गो पर घाट-शुल्क
  - (छ) श्रमिक को देय डबल-हुक भत्ता
  - (ज) तहखाना बनाना
  - (झ) श्रमिक के लिए रात्रि भत्ता
  - (ञ) बल्क कार्गो उतारते समय बर्थों पर नालियों के मेनहॉलों को ढकने के लिए प्रभार
  - (ट) विशेष उपस्कर के लिए प्रभार और फायर वॉच।
- (iv) घाट क्रेनो जैसे मुख्य घटकों पर खर्च, नौवहन को जल आपूर्ति और गोदियों पर बर्थिंग और मूरिंग पर खर्च को छोड़कर सेवा के प्रत्येक घटक का ब्योरा और उसकी लागत संपोषित नहीं की गई हैं। परंतु, उपर्युक्त सभी सेवाएँ जहाँ कहीं भी उपेक्षित थी, प्रदान की जा रही थीं।
- (v) संयुक्त बर्थ किराया प्रभारों के साथ मिलाए गए कार्गो-संबद्ध घटकों के ब्योरे भी संपोषित नहीं किए गए हैं। 1992 में, पत्तन प्रयोक्ता के अनुरोध पर, संयुक्त बर्थ किराया प्रभार में शामिल कार्गो-संबद्ध घटकों की पहचान के लिए कच्चा प्राक्कलन किया गया था। संयुक्त बर्थ किराया प्रभार में कार्गो-संबद्ध प्रभारों का हिस्सा तब इंदिरा गोदी के संबंध में 22% और पी एण्ड वी गोदियों के लिए 15% तय किया गया था।
- (vi) इससे पूर्व भी, सुपुर्दगी अथवा षड़ाई के लिए पेरिशियों/परेषकों के अनुरोध पर शीड और द्वार खोलने को छोड़कर सभी घटकों के प्रभार जहाज स्वामियों/जहाज एजेंटों से वसूल किए गए थे। विदित नहीं है कि संयुक्त बर्थ किराया का प्रचलन कैसे एजेंटों के लिए अब अंतर पैदा करता है।

#### भारतीय नौवहन निमग (एससीआई)

- (i) एमबीपीटी पर संयुक्त बर्थ किराया प्रभार में कार्गो की लदाई/उताराई के लिए श्रमिक प्रभार और क्रेन-भाड़ा शामिल हैं।
- (ii) कंटेनरों का प्रयोग शुरू होने के कारण कुछ वर्षों से 'लाइनर शर्तों' पर ब्रेक बल्क कार्गो के वहन के करारों में तेजी से कमी हुई है और अधिकांश ब्रेक बल्क कार्गो एफआईओ आधार पर नौवहित किया गया है।
- (iii) एमबीपीटी पर किराये के लिए संयुक्त प्रभार की अपनाई गई पद्धति के परिणामस्वरूप नौवहन लाइनों को लागतें वहन करनी पड़ रही हैं, जिन्हें वास्तव में मर्चेट द्वारा एफआईओ शर्तों पर कार्गो नौवहित करने के समय अदा किया जाना चाहिए।
- (iv) 1997 से एमबीपीटी ने पोत-संबद्ध प्रभारों और कार्गो-संबद्ध प्रभारों का ब्योरा देते हुए प्रमाणपत्र जारी करने रोक दिए हैं, जोकि पहले मर्चेट से ऐसे कार्गो-संबद्ध प्रभारों के दावे के लिए नौवहन लाइनों/उनके एजेंटों की सहायता करते थे।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से निम्नलिखित अनुरोध किए गए हैं :-
  - (क) यह प्राधिकरण इस मामले में हस्तक्षेप करे और जहाँ संयुक्त बर्थ किराया प्रभार प्रशुल्कों की व्यवस्था हो, वहाँ प्रयोक्ताओं को कार्गो-संबद्ध प्रभारों का ब्योरा देने के लिए पत्तनो को निर्देश दे।
  - (ख) इस तथ्य के बावजूद कि कुछ बर्थ अन्य बर्थों से कम सज्जित हैं, पत्तन के सभी बर्थों पर लागू एकसमान बर्थ किराया प्रभारों के पहलू की जाँच की जाए। प्रदान की गई सेवाओं की समानुपातिक सुविधाओं के लिए प्रभार लागू करने का सिद्धांत अपनाया जाए।

#### भारतीय मर्चेट्स चैम्बर (आईएमसी)

- (i) एमबीपीटी को संयुक्त बर्थ किराया का ब्योरा देने और कार्गो-संबद्ध प्रभारों को अलग-अलग दर्शाने का निदेश दिया जाए।
- (ii) इसमें न कोई द्वैधवृत्ति होगी और न पारदर्शिता में कोई कमी। पत्तन की व्यापक सुविधाओं, जोकि वस्तुतः बेकार होती जा रही हैं; की ओर कार्गो को आकर्षित करने के लिए ग्राहक का हित समान रूप से महत्वपूर्ण है। यदि ग्राहकों के लिए सदाशयता का वातावरण उत्पन्न किया जाता है, तब वे महसूस करेंगे कि पत्तन पर उनका स्वागत है, तो संभवतः बहुत-से कार्गो को पत्तन की ओर प्रवृत्त किया जा सकता है।

### बम्बई सीमा शुल्क हाऊस एजेंट्स संघ (बीसीएचए)

- (i) पोत-संबद्ध प्रमारों और कार्गो-संबद्ध प्रमारों के संदर्भ में संयुक्त किराया प्रभार के पृथक्करण का सुझाव तर्कसंगत प्रतीत होता है।
- (ii) यह भी सुनिश्चित करना होगा कि एक बार धरों को विभक्त कर दिया जाता है तो नौवहन लाइनों को सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि पत्तन को सभी पोत-संबद्ध प्रमारों की प्रतिपूर्ति केवल अमेरिकी डॉलर और किसी दुर्लभ-मुद्रा में की गई है, धुँक यह व्यापार जगत से अमेरिकी डॉलरों में वसूल किया गया है और विदेशी मुद्रा में प्रत्यावर्तित की गई है।
- (iii) एमएएनएसए ने अपने अभ्यावेदन में पुष्टि की है कि नीमरक-कार्गो प्रहस्तन लागत समुद्री-भाड़े का हिस्सा है। यह टर्मिनल प्रहस्तन प्रमारों के विनियमन से संबंधित मुद्दे के लिए महत्वपूर्ण है।

### भारतीय राष्ट्रीय पोत स्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) आईएनएसए, एमएएनएसए के नज़रिये का पूर्णतः समर्थन करता है।
- (ii) यह व्यापार पद्धति है कि कार्गो-संबद्ध लागत प्रायः चार्टरकर्ता को वहन करनी पड़ती है। पोत-संबद्ध और कार्गो-संबद्ध लागतों के वास्तविक भागों को प्रमाणित करने के लिए पत्तन ही सर्वोत्तम प्राधिकारी है।
- (iii) जहाज स्वामियों को भुगतान करने पर कोई आपत्ति नहीं है, परंतु वे सभी पत्तन द्वारा प्रदान की गई कार्गो-संबद्ध और पोत-संबद्ध लागतों को निर्दिष्ट करते हुए बर्थ किराया प्रमारों का उचित और सही विभाजन चाहते हैं, ताकि लाइने विभाजित बिल के आधार पर चार्टरकर्ता/परेषिती से प्रतिपूर्ति प्राप्त कर सकें।
- (iv) 1992 में, पत्तन एक परिपत्र द्वारा यह ब्योरा देने के लिए सहमत थे और अब दोबारा उन्होंने इसे वापस लेने का निर्णय किया है। आईएनएसए को भी अन्य पत्तनों से यही शिकायतें हैं।
- (v) यह मामूली सेवा प्रदान करने के लिए पत्तनों को काफी पारदर्शी होना चाहिए।

### कंटेनर नौवहन लाइन्स संघ (सीएसएलए)

- (i) सीएसएलए इस मुद्दे के संबंध में एमएएनएसए की स्थिति का सामान्यतः समर्थन करता है।
- (ii) जलयान और कार्गो-संबद्ध प्रमारों के बीच पृथक्करण प्रदान न करना एमबीपीटी की अनुपयोगिता है।
- (iii) जहाँ कुछ बर्थों के पास कार्गो प्रहस्तन उपस्कर हैं और अन्यो के पास नहीं हैं, वहाँ बर्थ किराया प्रभार लागू करना सही प्रतीत नहीं होता।

3.2. बीसीसीआई और डब्ल्यूआईएसए से कोई टिप्पणियाँ प्राप्त नहीं हुई हैं।

3.3. उपरोक्त संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में एमएएनएसए को भेजी गई थीं।

4.1. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 15 जनवरी, 2001 को एमबीपीटी पर की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित निवेदन किए गए थे:

#### एमएएनएसए

- (i) संयुक्त दर के घटकों की पहचान क्यों न की जाए।
- (ii) इससे पहले एमबीपीटी जलयान-संबद्ध प्रमारों/कार्गो संबंधित प्रमारों को अलग-अलग प्रमाणित कर रहा था। इसे अचानक रोकना लाइनों से लागतें-वसूल करने में हमारे लिए अब समस्याएँ उत्पन्न कर रहा है। इसके पश्चात, एमबीपीटी द्वारा अपने 1998 के परिपत्र में कहा गया है कि केवल घाट-शुल्क ही कार्गो-संबद्ध प्रभार हैं, जिससे आगे समस्याएँ उत्पन्न हुई हैं।
- (iii) यह समस्या चार्टर मामलों (एफआईओ मामले) में अधिक है, लाइनर संबंधी मामलों में नहीं।
- (iv) एफआईओ मामलों में, परेषिती हुक से सुपुर्दगी एकत्र करने का उत्तरदायित्व लेता है और वे सब कुछ करने के लिए उत्तरदायी है। लाइनों की कोई जिम्मेदारी नहीं है। परेषिता को अदा करना पड़ता है। इसलिए, आपत्ति लाइनों की ओर से है।

**एमबीपीटी**

- (i) संयुक्त बर्थ किराया, पूर्णतः विलयित रूप में प्रयुक्त 11 मिन्न-मिन्न प्रभार्य घटकों को व्यवहार में लाते हुए निर्धारित किया गया है। इसे मदवार नहीं किया जा सकता। संशोधन भी केवल संयुक्त दर के प्रतिशत के रूप में किया गया है। इसलिए, ब्योरा देना संभव नहीं है।
- (ii) एमबीपीटी बता सकता है कि पोत-संबद्ध प्रभार कितना है और कार्गो-संबद्ध प्रभार कितना है। परंतु, यह नहीं बता सकता कि कौन क्या अदा करेगा। तब इसे करारों को देखना होगा कि एफआईओ क्या है, लाइनर शर्तें क्या हैं, आदि।

4.2. संयुक्त सुनवाई के समय, एमबीपीटी ने इस मुद्दे पर उनके और एमएनएसए के बीच हुई पत्राचार की प्रतियाँ प्रस्तुत कीं।

5. एमबीपीटी ने अपने 29 जनवरी, 2001 के पत्र में अपनी पूर्ववर्ती टिप्पणियों को दोहराने के अलावा उल्लेख किया है कि 1 नवम्बर, 1997 से प्रभावी पिछले संशोधन के दौरान कार्य परिणामों में 43% का घाटा दर्शाया था। परंतु, दरे अन्य पड़ोसी पत्तनों के समान सीमांतिक रूप से बढ़ गई थी। इस प्रकार, इस सेवा को स्वयं-समर्थित नहीं बनाया जा सकता। अब भी सेवा घाटे में है और इसलिए पत्तन प्रयोक्ताओं को कार्गो-संबद्ध प्रभारों के हिस्से को संयुक्त बर्थ किराया प्रभारों के रूप में देने के संबंध में सुझाव दिया गया था, यह नहीं कहा जा सकता कि बर्थ किराए के लिए निर्धारित 22% दर में कार्गो हित में प्रदान की गई सेवाओं की लागत शामिल है और वर्तमान 78% दर में जलयान हित में प्रदान की गई सेवाओं की लागत शामिल है। एमबीपीटी ने संयुक्त बर्थ किराया प्रभार के अधीन शामिल विभिन्न सेवाओं की लागत के ब्योरे देने में अपनी असमर्थता पर खेद व्यक्त किया है।

6. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र विचार-विमर्श तथा संयुक्त सुनवाई के समय दिए गए तर्कों के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है : -

- (i) एमबीपीटी ने 1984 में निदेशक ग्रुप द्वारा दी गई सिफारिश के अनुसरण में संयुक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल करने की प्रणाली प्रस्तुत की है। यह सिफारिश कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा स्वीकृत थी। इस परिवर्तन का उद्देश्य पत्तन प्रक्रियाओं का सरलीकरण और युक्तिकरण करना था; इस मामले में, यह बिल बनाने की प्रक्रियाओं के सरलीकरण (और, इसलिए भुगतान) के लिए है।
- (ii) संयुक्त प्रभार के घटकों की विशेष रूप से उपर्युक्त पैरा 3.1. (ii) में यथा वर्णित रूप में पहचान की गई है। इस संबंध में कोई अस्पष्टता नहीं है। और, इसलिए इस प्रणाली में पारदर्शिता की कमी के बारे में कोई शिकायत नहीं है।
- (iii) यह प्रणाली बिना किसी समस्या के कार्य कर रही है। यह केवल पोत-संबद्ध प्रभारों और कार्गो-संबद्ध प्रभारों का ब्योरा दर्शाते हुए प्रमाणपत्रों को जारी करने से रोकना है, जो कुछ मतभेद उत्पन्न करता हुआ प्रतीत होता है। एमएनएसए ने तर्क दिया है कि इस रोक के परिणामस्वरूप नौवहन लाइनरों को लागते वहन करनी पड़ रही है, जोकि वास्तव में एफआईओ शर्तों पर नौवहित कार्गो के समय मर्चेट द्वारा अदा किए जाने चाहिए।  
एमएनएसए की समस्या का यथातथ्य स्वरूप इन सबमें स्पष्ट रूप से नहीं आया है। विशेषकर, एमबीपीटी द्वारा दिए गए पूर्ववर्ती तर्कों के अनुसार, जहां सुपुर्दगी/बुलाई के लिए परेषितों/परेषकों के अनुरोध पर शौड और द्वार खोले जाते थे, को छोड़कर सभी घटकों के प्रभार जहाज-स्वामियों/जहाज एजेंटों से वसूल किए गए थे। इसलिए, यह स्पष्ट नहीं है कि संयुक्त बर्थ किराया प्रभार लागू करने से क्या अंतर पड़ गया है।
- (iv) पुनः, विशेषकर 11 मिन्न-मिन्न तुलनीय घटकों को पूर्णतः विलयित रूप में मानते हुए दोबारा संयुक्त बर्थ किराया निर्धारित किया गया। इसे मदवार नहीं किया गया है। 1998 का संशोधन भी केवल संयुक्त दर के प्रतिशत के रूप में किया गया था। ऐसी स्थिति में, एमबीपीटी के तर्क में बल दिया गया है कि संयुक्त प्रभार का ब्योरा प्रदान करना संभव नहीं है। इस परिप्रेक्ष्य में, एमएनएसए का अनुरोध कि एमबीपीटी को संयुक्त बर्थ किराया में शामिल पोत-संबद्ध और कार्गो-संबद्ध प्रभारों का ब्योरा अवश्य देना चाहिए, स्वीकार्य नहीं है।

एमएनएसए ने इस अनुरोध की ओर एक कदम आगे बढ़ाया कि ब्योरा प्रतिशतों के स्थान पर मात्रात्मक रूप में निर्धारित किया जाए।

इस संदर्भ में यह उल्लेखनीय है कि कुछ पत्तन प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर 1992 में एमबीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के अनुसार, संयुक्त बर्थ किराया प्रभार में शामिल कार्गो-संबद्ध घटकों की प्रतिशत के रूप में पहचान करने के लिए कठ्ठा अनुमान लगाया गया था; परंतु, यह प्रतिशत रूप भी सही स्थिति प्रतिबिम्बित नहीं करता। एमबीपीटी ने इस आधार पर विभिन्न सेवाओं की लागत के ब्योरे देने में अपनी असमर्थता पर विशेष रूप से खेद व्यक्त किया है कि मुख्य घटकों जैसे - घाट क्रेन, आपूर्ति किए गए जल और बर्thing तथा मूरिंग पर खर्च को छोड़कर सेवाओं के प्रत्येक घटक और उसकी लागतें संपोषित नहीं की गई हैं। इस स्थिति में, एमएनएसए के संदर्भ में यह अनुरोध कोई अर्थपूर्ण ध्यान आकर्षित नहीं कर सकता।

- (v) कोई भी घटक हों, इस संदर्भ में प्रशुल्क को संयुक्त बर्थ किराया प्रभार के रूप में बनाया गया है। 'बर्थ किराया' निर्विवाद रूप से पोत-संबद्ध प्रभार है, जोकि साधारणतः लाइनों द्वारा अदा किया जाता है। एमबीपीटी के मामले में ऐसा क्यों नहीं किया जा सकता, जो एमएनएसए द्वारा पर्याप्त रूप से स्पष्ट नहीं किया गया है।
- यह समस्या संयुक्त प्रभार के ब्योरे के लिए एमबीपीटी द्वारा 1992 में किए गए कुछ 'कच्चे प्राक्कलन' के कारण आ रही है। यह ब्योरा तैयार करने के लिए एमबीपीटी को कहना शायद सुझाव योग्य नहीं था, जोकि वास्तव में निदेशक ग्रुप द्वारा अनुशंसित प्रत्येक दृष्टिकोण का विरोध करता है।
- इस संदर्भ में यह भी मामला होगा कि यदि एमबीपीटी भी यह ब्योरा तैयार करने के लिए सचमुच योग्य है तो यह कैसे कह सकता है कि कौन क्या अदा करेगा? स्वयं एमबीपीटी द्वारा दिए गए तर्क के अनुसार, तब इसे करारों के विवरणों को देखना होगा कि एफआईओ क्या है, लाइनर शर्त क्या है, किस परेषित माल में क्या है आदि। निश्चित रूप से, यह किसी भी पत्तन न्यास के लिए व्यवहार्य नहीं है।
- चूंकि, 'बर्थ किराया' (संयुक्त अथवा अन्य), जैसा पहले कहा गया है, लाइनों द्वारा वहन किया जाने वाला निर्विवाद रूप से पोत-संबद्ध प्रभार है, एमबीपीटी पोत-संबद्ध घटकों की लागत की दो बार - एक बार संयुक्त बर्थ किराया प्रभार के हिस्से के रूप में और दूसरी बार तथाकथित एफआईओ व्यवस्था के अधीन परेषिती से वसूल किए जाने की (सैद्धांतिक) संभाव्यता को कैसे निरस्त कर सकता है।
- (vi) यदि एमएनएसए का यह तर्क है कि संयुक्त बर्थ किराया में कार्गो-संबद्ध घटकों को शामिल करने से कुछ करार संबंधी दृढ़ताओं के कारण उन्हें असंगत लेखांकन समस्याएं हो रही हैं; तब, संयुक्त बर्थ किराया प्रभार की संरचना की समीक्षा करना उनके लिए बेहतर कार्रवाई है।
- (vii) इस कार्यवाही में लगभग सभी पत्तन प्रयोक्ताओं से विचार-विमर्श किया गया है, इस तथ्य के बावजूद कि कुछ बर्थ अन्य बर्थों से कम सज्जित हैं, एमबीपीटी के सभी बर्थों पर एकसमान (संयुक्त) बर्थ किराया प्रभार लागू करने पर विशेष रूप से एससीआई और सीएसएलए ने आपत्ति की है। उनकी मांग उचित है कि सुविधाओं के प्रभार प्रदान की गई सेवाओं के अनुरूप होने चाहिए।
- संयुक्त बर्थ किराया प्रभार के विशेष संदर्भ में, सेवाओं/सुविधाओं के सभी 11 घटक हैं अथवा नहीं, इस पर विचार किए बिना सभी बर्थों पर एकसमान प्रभार वसूल करना एमबीपीटी के लिए न्यायोचित, सही और उपयुक्त नहीं कहा जा सकता। इस प्राधिकरण के लिए पूर्ववर्ती कुछ मामलों में टिप्पणी करने के अक्सर थे कि तुलनीय बर्थों के समूह अथवा, यदि आवश्यक हो, वहाँ उपलब्ध सेवाओं/सुविधाओं के संदर्भ में विशेष रूप से पृथक बर्थों के लिए भी संयुक्त बर्थ किराया प्रभार विद्यमान होना चाहिए।
- यह प्राधिकरण छह माह की समयावधि के अन्दर संयुक्त बर्थ किराया प्रभारों के पुनःनिर्धारण के संबंध में कार्य करने के लिए सभी महापत्तनों द्वारा अपेक्षित इस मामले को आगे बढ़ाने का यह अवसर ग्रहण करता है, इसमें नाकाम रहने पर इस मामले में हम अपनी ओर से कार्रवाई के लिए बाध्य होंगे।

7. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा संयुक्त बर्थ किराया प्रभार का ब्योरा अवश्य प्रदान करने के एमएनएसए के अनुरोध को न टिक सकने वाला करार देता है और तदनुसार रद्द करता है। परंतु, यह प्राधिकरण प्रत्येक बर्थ पर प्रदान की गई सेवाओं/दी गई सुविधाओं के अनुरूप संयुक्त बर्थ किराया प्रभार के एमएनएसए के अनुरोध को उचित करार देता है और इसलिए, महापत्तनों के साथ इस पर आगे अनुसरण करने का निर्णय करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 8th June. 2001

**No. TAMP/115/2000-MBPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes off the representation made by the Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA) about the components of the composite berth hire charges levied at the Mumbai Port Trust, as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/115/2000-MBPT**

**Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal  
 Agents Association (MANSA)**

...

**Applicant**

**Vis**

**The Mumbai Port Trust (MBPT)**

...

**Non-Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 16th day of May 2001)

This case relates to a representation made by the Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA) about the components of the composite berth hire charges levied at the Mumbai Port Trust (MBPT).

2.1. In its representation the MANSA has given the following points:

- (i). The MBPT charges a composite berth hire for berthing the vessels at quay and for other charges such as supply of telephones, removal of rubbish, supply of water, allowance payable to labour for loading/discharging of cargo, night allowance for labour, night/holiday overtime allowance for labour, charges for cranes and special equipment, fire watch, etc.
- (ii). The shipping lines execute the contract of carriage of break bulk cargo on the following terms:
  - (a). Liner Terms - In which the freight charges covers the transportation by sea as well as cost of loading / discharging of cargo, from / to the vessels on to the wharf (i.e., stevedoring - cargo handling charges).
  - (b). Free In / Free Out (FIO) Terms - In which the freight charges covers only the sea freight while the cost of loading / discharging of cargo (which would include stevedoring as well as transportation to / from sheds etc.) is on the cargo interest account.
- (iii). As the composite berth hire charge includes the element of charge relating to cargo handling equipment, such as for crane, labour allowances and overtime and provision of special equipment by the port, part of the berth hire is to be debited / charged to the 'cargo interest', in case of carriage on FIO terms.
- (iv). The MBPT had been providing the split in components of the berth hire which is chargeable / attributable to the lines and the cargo interest, respectively. This was discontinued in 1992.
- (v). After the revision of berth hire in 1997, the MBPT has refused to give a split between vessel-related charges and cargo-related charges. This has caused disputes between the shipping lines and cargo interest.
- (vi). The MBPT issued a circular in 1998 stating that the composite berth hire charge does not include the cargo-related charges and the total charges are payable by the Shipping Lines / Agents / Vessel Owners.

2.2. In this backdrop, the MANSA has requested that

- (i). The MBPT may provide the break-up of the vessel-related and cargo-related charges included in the composite berth hire; and, this shall be prescribed in quantitative terms rather than as percentages.
- (ii). The port must take cognizance of the fact that berth having different facilities shall have different tariff, which is presently uniform at all the berths.

3.1. In accordance with the procedure prescribed, the representation of the MANSA was forwarded to the MBPT and also to the BCHAA, IMC, INSA, SCI, CSLA, BCCI, and WISA for their comments. The Comments received from them are summarised below:

**The Mumbai Port Trust (MBPT)**

- (i). The Directing Group constituted (in the year 1984) by the Ministry of Home Affairs (Department of Personnel and Administrative Reforms) for simplification and rationalisation for port procedures, recommended that charges for rendering certain elements of services be merged with that of the main service and a composite rate be prescribed. Prior to that ports were recovering charges separately for each service rendered.
- (ii). The cost of the following elements of services was considered for arriving at the composite Berth Hire charge:
  - (a). **Berthing and Mooring at the Docks:** Mooring launches, swing gates and bridges, capstan and sluices, Maintenance of Dock and Harbour walls, Marine Structures, etc. Dredging and Pollution Control at Docks, Dock Master's establishment, other elements viz., expenditure on Night, Sunday and Overtime charges, charges for supply of telephones, charges for removal of rubbish, Double Hook Allowance payable to Labour, Bunkering, Night Allowance for labour, charges for covering culverts, charges for special equipment and fire watch.
  - (b). **Electric Wharf Cranes:** Operation and maintenance of Electric Wharf cranes.
  - (c). **Water supply to Shipping:** Operation and maintenance of water supply installations.
- (iii). Composite berth hire charge was prescribed with effect from 5 May 1988 in place of the following recoveries:
  - (a). Berth Hire charges
  - (b). Wharf crane charges
  - (c). Night, Sunday and overtime charges
  - (d). Charges for the supply of local telephones
  - (e). Charges for removal of rubbish
  - (f). Wharfage charges on the same bottom cargo
  - (g). Double hook allowance payable to labour
  - (h). Bunkering
  - (i). Night allowance for labour
  - (j). Charges for covering culverts manholes at berths when discharging bulk cargo.
  - (k). Charges for special equipment and fire watch.
- (iv). Details of each of the elements of service as well as cost thereof are not maintained except for an expenditure on major elements like wharf cranes, water supplied to shipping and expenditure on account of berthing and mooring

at the Docks. However, all the services mentioned above were continued to be rendered, wherever required.

- (v). Details of components of cargo-related charges merged with the composite berth hire charges are also not maintained. In 1992, on the request of port users, a rough estimate was made for identifying the cargo-related elements included in the composite berth hire charge. The share of cargo-related charges in the composite charge then worked out to 22% in respect of the Indira Dock and 15% for the P&V Docks.
- (vi). Even earlier, the charges for all the elements except where shed and gate opening was done at the request from consignees / consignors for delivery or carting in, were recovered from the ship owners / ship agents. It is not understood how introduction of the composite berth hire now makes a difference for the agents.

#### Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). The Composite Berth Hire charge at the MBPT includes the labour charges for loading / discharging of cargo as well as the cranaage.
- (ii). The Contracts of Carriage of Break Bulk cargo on 'Liner Terms' have reduced considerably over the years due to the advent of containerisation and most of the break bulk cargo is shipped on FIO basis.
- (iii). The practice adopted at the MBPT of a composite charge for berth hire, has resulted in the Shipping Lines having to bear costs which are actually to be paid by the merchant when cargo is shipped on FIO terms.
- (iv). Since 1997 MBPT has stopped issuing certificates providing break up of vessel-related charges and cargo-related charges which had in the past assisted Shipping Lines / their agents to claim such cargo-related charges from the merchant.
- (v). The TAMP is requested to –
  - (a). Intervene in the matter and instruct the Ports to provide to the users the break up of cargo related charges, where tariffs provide for composite berth hire charge.
  - (b). Examine the aspect of common berth hire charges applied to all berths of the Port despite the fact that some berths are less equipped than others. The principle of applying charges for facilities, which commensurate with the services rendered should be adopted.

#### The Indian Merchants' Chamber (IMC)

- (i). The MBPT may be directed to furnish the break-up of the composite berth hire, and to indicate distinctly the cargo related charges.
- (ii). There shall be no ambivalence and no lack of transparency. Customer interest is equally important for attracting cargo to the port's extensive facilities which are going virtually idle. A lot of cargo can possibly flow into the port if an atmosphere of goodwill is created for customers, who will then feel that they are welcome to the port.

1777/62/2001-2

**The Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)**

- (i). The suggestion to split the composite hire charge, with reference to vessel-related charges and cargo-related charges, does seem to be justifiable.
- (ii). It may also be ensured that once the Rates have been split, the Shipping Lines must ensure that all vessel-related charges are reimbursed to the Port only in US dollars and in hard currency as well, since the same is recovered from the trade in US dollars and repatriated in foreign currency.
- (iii). The MANSA in its representation has confirmed that the Stevedoring – cargo handling cost is a part of sea-freight. This is vital to the issue relating to regulation of Terminal Handling Charges.

**The Indian National Shipowners' Association (INSA)**

- (i). The INSA fully supports the point of view of the MANSA.
- (ii). It is a trading practice that often a charterer has to bear the cargo-related cost. The Port is the best authority to certify the actual divisions of ship-related and cargo-related costs.
- (iii). The shipowners do not object to make the payments but all they want is a fair and correct bifurcation of berth hire charges showing cargo-related and ship-related costs to be provided by the Port so that the Lines can get reimbursement from the charterer/ shipper/consignee on the basis of the bifurcated bill.
- (iv). In 1992 ports had agreed to provide such a break-up by a circular and now again they have decided to withdraw it. The INSA has the same complaints from other ports.
- (v). Ports shall be transparent enough to provide this minor service.

**The Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). The CSLA generally supports the MANSA's position with regard to this issue.
- (ii). It is unhelpful of the MBPT not to provide the split between the vessel and cargo related charges.
- (iii). It does not seem correct to apply uniform berth hire charge, where some berths have cargo-handling equipment and others do not.

3.2. No comments have been received from the BCCI and the WISA.

3.3. The comments received from the above organisations were sent to the MANSA as feedback information.

4.1. A joint hearing in this case was held on 15 January 2001 at the MBPT. During the joint hearing, the following submissions were made:

**MANSA**

- (i). Why not identify the components of the Composite rate?
- (ii). Earlier the MBPT was certifying vessel-related charges / cargo-related charges separately. It has suddenly stopped now creating complications for us to recover costs from the lines. Further, the statement made by the MBPT in its

1998 circular that only wharfage is the cargo-related charges has created further problems.

- (v). This problem is more in Charter cases (FIO cases) not in Liner Term cases.
- (vi). In FIO cases, the consignee undertakes to collect delivery from under the hook and they are responsible for doing everything. Lines have no responsibility. The Consignee has to pay. Hence, the objection from the Lines.

#### MBPT

- (i). Composite Berth hire has been fixed by treating 11 different chargeable components treated as an integrated whole. This has never been itemised. Even revision has been made only as a percentage of the Composite rate. It is, therefore, not possible to break-up.
- (ii). The MBPT can say how much is towards vessel-related charges and how much towards cargo-related charges. But, it cannot say who will pay what. It will then have to go into contracts to see what is FIO, what is Liner Term, etc.

4.2. At the joint hearing, the MBPT submitted copies of the correspondence exchanged between them and the MANSA on the issue.

5. The MBPT, vide its letter dated 29 January 2001, in addition to reiterating its earlier comments, stated that during the last revision with effect from 1 November 1997, the working results had shown a deficit of 43%. The rates, however, were increased marginally to be at par with the other neighbouring ports. Thus, the service could not be made self-supporting. Even now the service is in deficit and though the port users were advised regarding the share of cargo-related charges in the composite berth hire charges, it cannot be said that 22% of the rate prescribed for berth hire is covering the cost of services rendered to the cargo interest and 78% of the existing rate is covering the cost of the services rendered to the vessel interest. The MBPT regretted its inability to furnish details of the cost of the various services covered under the composite berth hire charge.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case and based on the collective application of mind and the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The MBPT has introduced a system of levying a composite Berth Hire charge in accordance with the recommendation given by the Directing Group in 1984. This recommendation was accepted for implementation by the Government. The objective of this change was for simplification and rationalisation of port procedures; in this case, it is for simplification of billing (and, therefore, of payment) procedures.
- (ii). The components of the composite charge have been specifically identified as described in paragraph 3.1.(ii) above. There is no ambiguity in this regard. And, there can, therefore, be no complaint about lack of transparency in the system.
- (iii). This system has been functioning without any problem. It is only the stoppage of issue of certificates indicating break-up of the vessel-related charges and the cargo-related charges that seems to have created some friction. The MANSA has contended that this stoppage has resulted in the Shipping Lines having to bear costs which are actually to be paid by the merchant when cargo is shipped on FIO terms.

The precise nature of MANSA's problem has not come out clearly in all this. Significantly, as has been contended by the MBPT, even earlier, the charges for all the elements, except where shed and gate opening was done at the

request of consignees/consignors for delivery/carting in, were recovered from ship-owners / ship agents. It is, therefore, not clear how introduction of a composite berth hire has made a difference.

- (iv). Again, significantly, the composite berth hire has been fixed by treating 11 different comparable components as an integrated whole. This has never been itemised. Even the 1998 revision was made only as a percentage of the composite rate. That being so, there is force in the MBPT plea that it is not possible to provide a break-up of the composite charge. In this backdrop, the request of the MANSA that the MBPT must provide a break-up of the vessel-related and cargo-related charges included in the composite berth hire is not tenable.

The MANSA has in fact gone a step ahead to request that the break-up shall be prescribed in quantitative terms rather than as percentages.

It is noteworthy in this context that, according to a clarification given by the MBPT, in 1992, on the request of some port users, a rough estimate was made for identifying in percentage terms the cargo-related elements included in the composite berth hire charge; but, even this percentage terms cannot be said to reflect the correct position. The MBPT has specifically regretted its inability to furnish details of the cost of the various services covered on the ground that details of each of the elements of services as well as costs thereof are not maintained except for expenditure on major elements like wharf cranes, water supplied, and berthing and mooring. In this circumstance, the request in reference of the MANSA cannot receive any meaningful attention.

- (v). Whatever be the components, the tariff in reference is styled as a composite berth hire charge. 'Berth hire' indisputably is a vessel-related charge which is ordinarily paid by the Lines. Why can it not be so in the MBPT case has not been adequately clarified by the MANSA.

The problem has apparently been caused by some 'rough estimate' made in 1992 by the MBPT for a break-up of the composite charge. It was not, perhaps, advisable for the MBPT to have attempted such a break-up which actually militates against the very approach recommended by the Directing Group.

It has also to be recognised in this context that, even if the MBPT is indeed able to work out such a break-up, how can it say who will pay what? As has been contended by the MBPT itself, it will then have to go into details of contracts to see what is FIO, what is Liner Term, which consignment involves what, etc. Obviously, this is not a workable proposition for any Port Trust.

Since 'berth hire' (whether composite or otherwise), as earlier stated, is indisputably a vessel related charge to be borne by the Lines, how can the MBPT eliminate the (then) impossibility of the cost of cargo-related components being recovered once as a part of the composite berth hire and once separately from the consignee under a so-called FIO arrangement?

- (vi). If it is the contention of the MANSA that inclusion of cargo-related components in a composite berth hire is causing them irreconcilable accounting problems because of some contractual rigidities, then, the better course of action for them is to move for a review of the composition of the composite berth hire charge.
- (vii). Almost all the port users consulted in this proceedings, especially the SCI and the CSLA, have objected to a common (composite) berth hire charge applied to all berths of the MBPT despite the fact that some berths are less equipped

than others. Their demand is reasonable that charges for facilities should commensurate with the services rendered.

With specific reference to composite berth hire charge, it cannot be said to be just, fair, and reasonable for the MBPT to levy the same charge at all the berths irrespective of whether or not each one of them has all the 11 components of services/facilities. There have been occasions in some earlier cases for this Authority to observe that a composite berth hire charge exists for a group of comparable berths or, if necessary, even individually for separate berths with reference to the services/facilities available therein.

This Authority takes this opportunity to advance this matter further by requiring all the major ports to work towards such a recasting of composite berth hire charges within a time frame of six months failing which we will be compelled to move *suo motu* in the matter.

In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority finds the request of the MANSA that the MBPT must provide a break-up of the composite berth hire charge to be unsustainable and accordingly rejects it. This Authority, however, finds reasonable the request of the MANSA about the composite berth hire charge being commensurate with services rendered/ facilities provided at each berth; and, therefore decides to pursue it further with the major ports.

S SATHYAM, Chairman

[ADVT III/IV/143/2001/Exty ]

